

東洋大学学術情報リポジトリ Toyo University Repository for Academic Resources

戦前期の日光町における観光地整備の取り組みに関する研究 栃木県の観光地整備予算に着目して

著者	野瀬 元子
著者別名	NOSE Motoko
雑誌名	東洋大学大学院紀要
巻	46
ページ	1-21
発行年	2009
URL	http://id.nii.ac.jp/1060/00008975/

戦前期の日光町における観光地整備の取り組みに関する研究 ——栃木県の観光地整備予算に着目して——

国際地域学研究科国際地域学専攻博士後期課程2年
野瀬 元子

1章 はじめに

二社一寺を中心とする旧日光市（戦前の日光町）は、東照宮をはじめとした人文資源や中禅寺湖、戦場ヶ原などの自然資源を有する観光地として外国人をあわせて年間約600万人の来訪者がある。しかしながら、江戸時代から明治時代に移行した際、幕府の庇護がなくなったために社寺の保護が困難な状況に陥った。さらに、戦争や経済状況から大正期には外貨獲得の手段として観光活性化への期待がなされ、経営的視点による取り組みが始まり、昭和期において国立公園制度制定の中で観光地整備が推進されるなど様々な状況のもとで観光地整備が進められてきた。このような中で、特に、第二次世界大戦前においては、地方自治体に観光地整備が委ねられた部分が小さくないと考えられる¹⁾。観光需要を直接生起させる観光資源や観光地の整備、保全は、観光現象を大きく規定するものであり、地方自治体が、それを取り巻く様々な主体、社会経済環境の中でどのように取り組んでいたか把握することは重要と考えられる。

さらに、これらの状況は、観光立国に代表される「観光」への大きな期待と、その状況下で多くの地方自治体が観光振興に取り組む現代と類似しているといえる。したがって、戦前の日光町においてどのような取り組みが行われたのか、その時代背景や事業の意図を解釈しながら史実の把握を行うことは今日的課題に大きな示唆を与えるものと考えられる。

そこで、本論文は戦前期を中心とする第二次世界大戦までの日光町を対象として、地方自治体である日光町、栃木県が観光地整備にどのように取り組んだのか、その過程を文献調査をもとに明らかにすることを目的とする。なお、本論における「観光地整備」は、主に観光目的のために行われた事業ならびにそのための計画策定を指し示すものとする。

2章 従来の研究と本研究の位置づけ

戦前期の観光政策に関する研究・報告は、取り上げる分析対象を中央政府である国と、地

方自治体とに区分することができる。

まず前者に着目したものとして、官房審議室²⁾、日本交通公社³⁾、十代田他⁴⁾、野瀬他⁵⁾があるが、いずれも居留地から10里以上離れることを規制した外国人の行動制限（遊歩規定）から、関税自主権等の不平等条約解消を念頭とした喜賓会（設立明治26（1893）年）、大衆観光への対応を考慮したジャパン・ツーリスト・ビューロー（同明治45（1912）年）、さらには国としてはじめての観光機関である国際観光局（同昭和5（1930）年）への移行を取り上げ、各時代の観光行政の事業把握やねらいを整理している（表1）。この一連の経過の中で、第一次世界大戦（大正3（1914）年～大正7（1918）年）を契機とする国際収支改善を目的とし、国政で初めて外客誘致が大正5（1916）年に大隈内閣の経済調査会で決議されたことから、観光事業が着目されていたことがわかる。また、昭和5（1930）年以降については、観光事業の中央行政機関である国際観光局に加え、ジャパン・ツーリスト・ビューロー（内外客斡旋機関、日本語名称：日本旅行協会）、国際観光協会（観光宣伝実行機関）と役割分担していたことが特徴といえる⁶⁾。

表1 国際観光に対する組織の概要（文献5）

	喜賓会 (明治26(1893)年-大正3(1914)年)	ジャパン・ツーリスト・ビューロー (明治45(1912)年-昭和16(1941)年)	鉄道省国際観光局 (昭和5(1930)年-昭和17(1942)年)
設立母体	東京商工会議所	鉄道院(省)、ホテル、海運会社他	国家
運営資金	会員の会費・寄付	半額が鉄道院、半額は会費	国費
① 来訪外客の誘致促進	A. 外客接遇 一 善良なる案内業者を監督奨励すること 一 来遊者を款待し、また我邦貴顕紳士の紹介の労を執ること	3. 我邦における漫遊外人旅行上の便宜を増進し且つ関係業者の弊風を矯正すること	九 案内業者その他直接外客に接する業者の指導をすること 一一 税関及び警察における取扱と外客誘致の目的との一致をすること 一二 外客誘致の真意義の普及をすること
B. 外客斡旋	一 勝地・旧蹟・公私建設物・学校・庭園・製造工場等の観覧視察上の便宜を謀ること	1. 交通事業、「ホテル」、外人関係商店等漫遊外人に関係ある当業者の業務上における改良を図り且つ相互営業上連絡利便を増進すること	二 旅行斡旋機関を充実改善すること
C. 海外宣伝	一 完全なる案内書及案内地図類を刊行すること	2. 外国に我邦の風景事物を紹介し且つ外人に対して旅行上必要な各種の報道を与ふるの便を開くこと	一 海外宣伝の方策を確立すること
D. 施設面の改善	一 旅館の営業者に向けて設備改善の方法を勧告すること	4. 以上各項の外、第1条の目的を達する為、必要なる各種施設を為すこと	三 ホテルを整備改善すること 四 休憩所、洗面所その他これに類する設備を整備改善すること
② 観光地の開発と整備			三 ホテルを整備改善すること 五 交通機関を整備改善すること 六 観光地及び観光経路を選定すること 七 観光地における設備を充実改善すること 一〇 観光土産物等の改善を計ること 一三 観光事業の発達助長を目的とする地方的機関の連絡協力をする
③ 観光資源の保護と活用			八 観光地における風致記念物等の保全をすること

一方、地方自治体の取り組みや個別事業に目を転じると、観光地の面的、計画的整備には国際観光局は直接関与しておらず、地方自治体との役割分担をしていると考えられる。「各地方行政官庁、自治体などの指導後援によって、観光事業の開発助長を目的とした、観光課、観光協会等の地方観光団体が盛んに生まれ」、「観光道路、観光系統、観光区域、美観地区等の設定、観光旅館の設備改善と新設、接客業者の訓練、内外に対する宣伝等々」⁷⁾、地方自治体の役割が大きくなり、多面的な取り組みが行われている記述が既に1935（昭和10）年にみられる。

この中で、地方自治体の取り組みでは、1930年代の京都市、神戸市、大阪市の観光行政を事例分析した中尾⁸⁾、個別事業では、大蔵省融資を受けた地方自治体による観光ホテルの建設過程を記した砂本⁹⁾がある。また、日光地域の野外レクリエーション利用に関する法規・計画・事象を追って、その利用の変遷を明らかにした永嶋¹⁰⁾がある。

これに対して、面的な観光地整備に密接に関わるものとして国立公園の指定があげられるが、近代日本における公園成立史のなかで国立公園設置の議論の高まりや指定に至る過程を詳述した丸山¹¹⁾、保護と開発の中で国立公園の成立史をまとめた村串¹²⁾や、日光における国立公園を含む風景地計画自体に着目して対象範囲、事業内容、事業主体について比較した手嶋¹³⁾があり、個々の事業や日光国立公園の計画・事業過程を把握できる。また、時代の推移にともなって日光地域において実施された観光事業を整理した野瀬¹⁴⁾の研究がある。

しかしながら、これらの研究では戦前期の一地域に対する地方自治体の観光への取り組みを通観しながら当時の社会・経済状況と関連させたものが少なく、経年的推移に着目したものはみられない。そこで本研究は、日光町、栃木県の観光地整備への取り組みを文献調査から明らかにしながら、県議会資料から予算策定における議論、予算細目・予算額の推移を把握しながら定量的データに基づく分析を行うものとする。

3章 日光地域への来訪者数の実態

個別の施策・事業把握に先立って日光町の観光実態を把握するために、入り込み客数データの収集を行った。現在のような観光統計が整備されていないため、日光町、栃木県が独自に収集していた可能性があるものの、栃木県庁は、明治期、昭和期に火災に見舞われており、その際様々な資料が焼失あるいは散逸している。その中で収集できたものとして、1カ年のみの把握であるが日光宿泊者数、東照宮参拝者数（明治44（1911）年）がある（表2）。表2に示すように、当時は日光駅降車旅客23.7万人のうち約75%が当該地に宿泊し、その内、日本人の割合は89.2%、外国人は10.8%であった。日光の外国人宿泊者数1.9万人は、同年訪日外国人数（全体）2.5万人¹⁵⁾の約76%にのぼり、当時の外国人の日光訪問率の高さを示しているといえる。また、東照宮の参拝者数（日本人・外国人双方の合計）は、降車旅客のうち約56%であったことが確認できた。

表2 日光入込者数¹⁶⁾

	日本人	外国人	合計	比率
日光駅降車旅客数			237,073	1.00
宿泊者数	158,533(89.2%)	19,248(10.8%)	177,781(100.0%)	0.75
東照宮参拝者数			131,695	0.56

また、経年的に把握可能なものとして、日光駅降車旅客者数データが存在する。観光目的の来訪者に限定したものとは必ずしも言えないが、その時系列の傾向が把握できると考えら

れる（図1）。

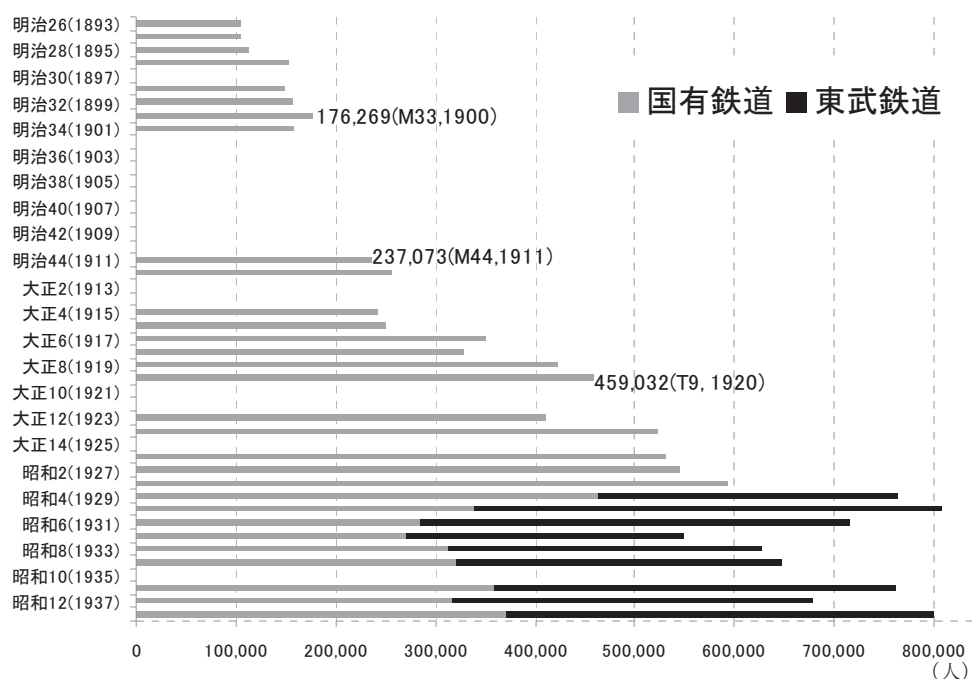


図1 日光駅降車旅客者数の推移¹⁷⁾
(明治26(1893)～昭和13(1938)年)※表記のない年は、データが欠損

図1より、大正6(1917)年頃から大正9(1920)年頃に大きな増加傾向がみられる。これは第一次大戦終結期にあたる。また、日光駅降車旅客数は明治44(1911)年に23.7万人であったが、大正9(1920)年には45.9万人となり、9年間で1.9倍増加している。大正9(1920)年の日光町人口は1.7万人であるため¹⁸⁾、居住者の30倍弱の来訪者であることがわかる。

昭和5(1930)年に80万人を超えるが、これは東武鉄道の日光駅開業(昭和4(1929)年10月)による影響と考えられる。それまで国有鉄道の利用により都心から4時間かかっていたものが、2時間半にほぼ半減となり、観光客にとって1日の時間制約下における日帰り観光の活動範囲が一層大きくなったと推察される。

このように入り込み客数データより、大正6(1917)年頃から昭和期にかけて来訪者数が増加傾向を示し、その原因として経済環境の変化や交通環境整備が考えられる。

4章 日光における観光地整備の取り組み

3章において日光への入り込み客数に経済状況、交通施設整備による影響が考察されたが、さらに観光地整備等による影響も考えられる。そこで、日光における観光地整備の実態把握を行った。

観光地整備の取り組みは、多様な主体による大小様々な施策が考えられるため、本論文では戦前期の観光地整備における国の役割を別にして考えた場合、予算、ノウハウ、ある程度

の規模を有する事業実施などの実現可能性から地方自治体が果たした役割が大きいものと仮定した。そこで日光の観光地整備に関わる公的組織（日光町、栃木県）が行った取り組み（事業、計画立案等）について日光市史¹⁹⁾、栃木県史²⁰⁾等を中心に抽出した（表3）。本章では、まず明治、大正、昭和それぞれの時代の取り組みを概観した後、観光地整備に関して設立された組織、取り組み、予算の成り立ち、ねらい・意図、役割分担の5項目の視点からの時代区分をおこなう。

表3 日光の観光地整備に関する年表

年	町の取り組み	県の取り組み
明治12 (1879)	保晃会、設立（（日本初の名勝の保存を目的とした民間団体）	
明治16 (1883)		三島通庸県令、栃木県の道路を新設(1883-1885) (日光町の主要道路の石段を撤去)
明治20 (1887)	日光鉄道、発起	
明治23 (1890)	宇都宮・日光間鉄道全通	
明治32 (1899)		県営の日光社寺大修繕事務所、設置
明治35 (1902)	足尾台風による多大な被害を受ける(神橋流失)	
明治41 (1908)	日光電気軌道、創立、古河鉱業と日光町の共同出資	
明治43 (1910)	日通開道軌気電、間鼻ノ岩・前駅光	
明治44 (1911)	「日光ヲ帝国公園ト為スノ請願書」第28帝国議会へ提出 (これより繰り返し大正12 (1923) 年まで日光町は国に対して 請願を続ける)	
	奥日光方面への国際観光誘致が急速に進む (大正初期)	
大正3 (1914)		栃木県知事の鉄道院への照会の返答に「日光経営に 関する意見書」「日光塩原経営目論見書」が添付される 県議会、足尾銅山からの中禅寺湖畔の煙害を問題視
大正4 (1915)	日光町是、制定(第六款「来遊客ノ招致及待遇改善」)	栃木県名勝地経営委員会、設置
大正6 (1917)		
大正7 (1918)		
大正8 (1919)	日光町議会、足尾の煙害被害調査	
大正10 (1921)		栃木県会、内務大臣に「国立公園ニ関スル建議」提出
大正11 (1922)		国、県、奥日光歩道の実地調査を実施
大正14 (1925)	馬返・中宮祠間道路改修(自動車のため拡張)	
大正15 (1926)		宇都宮日光線道路改修(自動車のため拡張、1926～1928)
昭和4 (1929)	東武鉄道、日光・浅草間直通開始	
昭和5 (1930)		栃木県国立公園協会、設立
昭和6 (1931)	日光町観光課設置	国立公園法、制定
昭和7 (1932)	馬返・明智平間に鋼索鉄道(ケーブルカー)開通	
昭和8 (1933)		日光国立公園候補(10月)
昭和9 (1934)		栃木県日光国立公園委員会、設置(4月) 12/4 阿寒、大雪山、日光、中部山岳、阿蘇、国立公園指定
昭和10 (1935)	日光町観光課(冬季オリンピック誘致運動開始)	日光国立公園施設計画案(11月)
昭和11 (1936)		栃木県観光地経営委員会、設置(11月)
昭和12 (1937)		栃木県日光国立公園施設経営資金規定(4月)(湯元スキー場整備)
昭和13 (1938)		日光国立公園霧降高原公園開発計画
昭和14 (1939)		国立公園管理の専門家(千家哲磨)栃木県へ派遣される 霧降高原公園計画方針案
昭和15 (1940)		栃木県日光観光ホテル開業(7/17) 霧降高原歩道開設(紀元2600年記念事業として) 西参道に日光駐車場整備

注) 斜字体は、町・県以外の取り組みや地域の状況を示す

(1) 明治時代における取り組み

明治維新後の近代初期において、廃仏毀釈を背景とした堂塔荒廃に対して、神社仏閣の資源保存をねらいとした保晃会が明治12 (1879) 年に設立された。保晃会は厳密には民間の組織であるが、府県やその財政を規定する地方三新法（明治11 (1878) 年）の制定直後であること、発起人がその後県議会議長になること、構成人数が多数（12,939人（明治29 (1896)

年))²¹⁾に及ぶため、特徴的な取り組みとして抽出した。この保晃会の設立目的は、『日光山祠堂ノ壯觀及ヒ名勝ヲ永世ニ保存セン²²⁾』と記され、有志者の余資を栃木県下をはじめ全国から募り、それによって活動費が賄われている。なお、保晃会の発起人にも名を連ねる矢板武、安生順四郎ら有志により日光鉄道会社が明治20(1887)年に設立され、その目的は「日光遊覧人ノ便ヲ計ラントスルニアリ²³⁾」と記されている。保晃会は、この日光鉄道^{注1)}の株500株を引き受けるなど、祠堂や名勝の保存のみならず、域外からの来訪者を意図した取り組みが行われているのが特徴といえる。また域内交通では、明治43年(1910)年に日光電気軌道^{注2)}が民間を主体として敷設された。

一方、古社寺の建築物の保存は、国費で賄う古社寺保存法が明治30(1897)年に制定され、栃木県は県営日光社寺大修繕事務所を設置し、以降は県が修繕にあたることになった。ところが、神橋が流出した足尾台風(明治35(1902)年)、明治41(1908)年の大暴雨におそわれ²⁴⁾、修復・復旧が喫緊の課題になったと考えられる。この後、「日光山ヲ帝国公園ト為スノ請願」が日光町長西山真平より国会に請願された(明治44(1911)年)。請願書には国立公園の指定に加え、上記災害からの復旧費用を国費から支出するよう要請する記載もされている²⁵⁾。

(2) 大正時代における取り組み

まず、鉄道院に対して栃木県知事が提出した「日光経営ニ関スル意見書」、「日光塩原経営目論見書」がある(大正3(1914)年)。これは、日光山電気鉄道株式会社^{注3)}の馬返と中宮祠を結ぶ電気鉄道の計画が進捗しない中で、同社より施行期間延長の申請があったことから、国(鉄道院)から栃木県に照会があり、岡田文次栃木県知事はその回答に両書を添付している。意見書には奥日光に複数の施設を『大規模ニ且統一的包括的』に計画し、多様な温泉の湧き出る塩原と『聯関的大規模ノ経営』をし、行動範囲を拡大させ消費効果を倍増させる目論みが記載されている。

さらに翌年(大正4(1915)年)、栃木県に「名勝地経営委員会」が設置される。林学者の本多静六ら有識者を委員に迎えて日光、塩原地域全体の風致保全、動植物の保護、道路建設の是非の検討、そして遊覧客誘致について調査、検討が行われた。

(3) 昭和時代における取り組み

昭和時代になると、昭和6(1931)年に制定される国立公園法に関連した動きが多くみられる。まず、昭和5(1930)年に日光国立公園指定を目的として県、町村、民間会社で構成する栃木県国立公園協会が設立された²⁶⁾。

さらに、栃木県日光国立公園委員会が昭和9(1934)年に設置され、昭和10(1935)年に日光国立公園施設計画案²⁷⁾を国に提出している。国立公園の地域指定のみを国が行う段階であったが、提出された計画案には、視対象の保全(中宮祠対岸山腹の砂防)、地形保護(男体山山腹の砂防)、野外スポーツ施設(登山道、テニス場、ゴルフ場、スキー・スケート場、乗

馬施設、運動場)、屋内スポーツ施設の拡充(籠球・排球コート、室内体操場、高原体操研究場)、温泉浴施設、交通運輸(車道)、宿泊(ホテル、ロジ、山小屋、野営場)、休憩(休憩所)、衛生(共同便所)の各施設に言及した事業計画であった。また、栃木県において県庁内関係部課長、そして関係市町村長・関係団体等による意見調整、情報交換のために観光地経営委員会も昭和11(1936)年に設置され、内務省から田村剛技師も委員に委嘱された²⁸⁾。

また、個別の事業として、栃木県営日光観光ホテルが昭和15(1940)年に開業した。さらに、栃木県は国立公園内の施設整備として独自の計画を策定し、霧降高原に関連した基本計画(昭和12(1937)年)、開発計画(昭和13(1938)年)、公園計画方針案(昭和14(1939)年)が相次いで策定された。

(4) まとめ

以上の戦前期の日光町における観光地整備の取り組みをまとめるにあたり、時代区分の方法を検討した。国と地方の観光地整備の取り組みにおける関係に着目すると、日光町における取り組みの位置づけや役割分担がより明らかになることから、国の取り組みの3期(前掲表1)に分けるのが妥当と考えられる(表4)。

表4 戦前期の日光町における観光地整備の取り組みによる時代区分

(年)				
明治		大正	昭和	
明治12		大正2	昭和5	昭和20
1879		1913	1930	1945
	I. 民間主体・事業実施期		II. 県主体・調査検討期	III. 県主体・計画実行期
組織	なし	保晃会(民間団体)(M12-T5)		栃木県名勝地経営委員会(T5-S19)
取り組み	・ホテル開業 ・地域住民による地域資源保存の請願運動(県、国取り合わず)	・社寺の修繕計画→実施は県が監督 ・釀金募集の宣伝 ・山内道路の改善計画 ・日光鉄道による宇都宮・日光間鉄道敷設		・紹介宣伝 ・国立公園施設計画 ・湯元スキー場 ・ホテル建設 ・霧降高原歩道建設
予算	事業主の私財	・会員からの釀金 ・明治天皇の下賜金 ・内務省の補助金		・大正天皇の下賜金を基に県の特別会計に資金を創設(T2) →県の補助金(T9-T13)
ねらい・意図	地域資源保存		保存→開発(経営的視点の付与、インフラ整備計画立案)	開発プロジェクトの実施(ホテル建設ほか)
役割分担	民間主体		日光町→働きかけの継続 栃木県の役割高まる	国(財源面での支援)県(地元のとりまとめ)町(人的資源)→整備実施で連携

第I期は、明治期においては地元の有志が中心となり、日光山の祠堂荒廃を食い止める民間組織の設立や民間と町による日光電気軌道の敷設があり、また、台風による甚大な被害の

復旧のため、町から国に対して支援の要請といった活動が行われるなど、概ね資源の保護が重視されていたと考えることができる。よって、明治初めから大正元（1912）年を第Ⅰ期、民間主体・事業実施期と位置づけることができる。

第Ⅱ期は、それに対して大正2（1913）年から昭和4（1929）年までの県を中心とした県主体・調査検討期と判断できる。この時期では、国としての課題である外貨獲得を反映した計画案が県によって策定され、「経営」の視点を入れた観光地整備が模索されたことは興味深い。日光町よりも栃木県による活動が増加していることが特徴といえる。これらは、政策・施策実現のための費用制約、事業実施におけるノウハウ、対象地域の広がりなどによるものと考えられるが、意見書の提出、委員会の開催以降は、それに続く具体的な取り組みが行われず、昭和期を迎えることとなる。

第Ⅲ期は、昭和5（1930）年から終戦前までに相当し、同じく県を中心とした県主体・計画実行期と位置づけできる。日光町の観光地整備が国立公園指定と密接に関連しながら、計画の立案に留まらず、ホテル建設といった事業も精力的に行われ、いずれも栃木県が大きな役割を果たしていることが明らかとなった。

以上のように、各期の取り組みの特徴を3期の時代区分により抽出することができた。また、国の国際観光への取り組みの3期と照らし合わせることで、各期の特徴を考察すると、第Ⅰ期では、国レベルでの国際観光に対する組織が喜賓会のように民間主体で構成されていた時代だったが、地方における観光地整備においても民間主体で取り組まれたという時代の共通性がみられた。特に、国において観光地整備についてはっきりとした方針がみられなかった時代に、外国人観光者の受け入れに早くから直面し、外国人の訪問率も高い国際観光地となった日光町では、明治初期より地域の文化資源保存、明治中期に鉄道敷設、また明治後期には国立公園設置の請願等で町が一部は先導し、積極的な役割を担い、国にも影響を与えていた関係があったと推察できた。

次の第Ⅱ期は、国際輸送網が構築され、世界的な国際観光の拡大を迎えた大正期を主とした時代にあたり、国では半官半民の国際観光を担う組織（ジャパン・ツーリスト・ビューロー）が中心的な活動を行った時代であった。これら国の取り組みの強化に伴い、経済政策的見地からも、県では観光地整備への取り組みが始まり、整備に向け調査を行う委員会を設置するなど、準備段階の取り組みに着手された時代である。特に、町がその設置運動を全国に先駆けて行った国立公園については国の取り組みに影響を与え、県がその指定に必要となる調査の実施部隊としての役割を果たしたと解釈できた。

それに続く第Ⅲ期では、観光を主管する初めての中央政府組織、国際観光局が鉄道省外局として設置された時代にあたり、地方（県）においても国の観光政策に則った積極的な観光地整備の実行段階を迎えていた。このように、国と地方の取り組みは、国から地方という一定方向の関係性だけではなく、一部は地方の取り組みが先導する事例もみられ、大きな枠組

みとしては、国の取り組みの3期と同期していた。

5章 県議会における観光地整備関連の議論および予算

4章により日光町の観光地整備において、第Ⅰ期の民間主体・事業実施期を経た後に、県の役割が、第Ⅱ期の県主体・調査検討期、第Ⅲ期の県主体・計画実行期から大きくなったことが文献調査により明らかになったが、さらにそれらを定量的に把握するために、本章では栃木県議会史²⁹⁾を利用して、県の観光地整備に関する予算の実態や審議過程について分析を行う。

具体的には、「栃木県議会史」において遡ることができる大正2（1913）年から、終戦前年の昭和19（1944）年に議決された昭和20（1945）年度予算までを対象として、各年の県会における議決事項の記録から観光地整備に関わる予算額を抽出した。次に、異なる費目名で計上された予算で同じ目的と考えられるものについて、経年的推移が追えるよう費目の集約を行うとともに、各年度の県予算全体における観光地整備関連予算の割合を示した（表5）。

次に、これら予算額は名目値であり、物価の変動を考慮した実質値を検証する必要があるため、企業物価戦前基準指数³⁰⁾を用いて現在価値（平成20年）を算出した。なお、消費者物価指数等他の指標も存在するが、明治期から継続的に統計が整備されていることから、本指数を用いることとした。現在価値の算出方法を（1）式に示す。

現在価値(実質値) = (平成20年指数/該当年次指数) × 該当年次予算額(名目値)・・・(1) 式
以上より算出された各予算、その合計および県予算の実質値を示した（表6）。

本章では、1節で前述の第Ⅱ期に相当する大正2（1913）年から昭和4（1929）年まで、2節では第Ⅲ期に相当する昭和5（1930）年から昭和20（1945）年までを対象として詳細な分析を行う。

さらに、3節では、県の観光地整備のなかで重要な事業であった日光観光ホテル建設に着目し、関連する審議記録の収集を行いながら、審議内容から当時の県営観光ホテルに対する見解やねらいを考察する。

表5 観光地整備に関する栃木県予算の推移(大正2(1913)～昭和20(1945)年)(単位:円)

観光地整備の取り組み による時代区分	年	主要な取り組み	歳出経常部	歳出臨時部		特別会計				⑧ 観光地整備の 県予算 合計 (①～⑦の 合計)	⑨ 県予算に 占める観光 整備予算 総額の割合 (⑧/⑩)	⑩ 栃木県 予算
			①	②	③	④	⑤	⑥	⑦			
			史蹟名勝天然記念物調査保存費	国立公園協会補助費・観光協会補助	国立公園(観光地)事業費	名勝地経営資金支出(調査費)	日光国立公園施設経営費	日光観光ホテル建築費・県債費	紀元二千六百年記念霧降高原公園施設費			
第Ⅱ期	大正2(1913)	④下賜金10,000円				166				166	0.01%	1,518,083
	大正3(1914)	④下賜金3,000円	1,440			166				1,606	0.11%	1,524,288
	大正4(1915)	④栃木県名勝地経営委員会設立	1,440			793				2,233	0.13%	1,710,107
	大正5(1916)		1,440			600				2,040	0.10%	2,036,655
	大正6(1917)		1,440			600				2,040	0.10%	2,059,177
	大正7(1918)		1,440			600				2,040	0.10%	2,143,504
	大正8(1919)	◆史跡名勝天然記念物保護法制定	1,440			600				2,040	0.08%	2,651,148
	大正9(1920)	◆内務省地理課、名勝地の調査	1,440			2,950				4,390	0.11%	3,980,204
	大正10(1921)	◆同省衛生局、国立公園の調査	1,440			2,768				4,208	0.09%	4,866,529
	大正11(1922)		1,440			2,802				4,242	0.07%	5,793,401
	大正12(1923)		2,005			2,802				4,807	0.08%	5,902,033
	大正13(1924)	東京アングリング&カンツリー倶楽部設立	2,005			2,803				4,808	0.08%	6,232,862
	大正14(1925)		1,440			1,180				2,620	0.04%	6,074,266
	大正15(1926)		1,440			1,180				2,620	0.04%	6,612,602
	昭和2(1927)		1,440			1,180				2,620	0.04%	7,321,612
昭和3(1928)		1,440			1,180				2,620	0.04%	6,956,419	
昭和4(1929)	東武鉄道、浅草・日光開通	1,340			1,180				2,520	0.03%	7,633,668	
昭和5(1930)	●栃木県国立公園協会、設立 華嚴滝エレベーター、8月営業開始 日光町観光課設置	960			1,180				2,140	0.03%	6,491,968	
昭和6(1931)		860	1,000		1,131				2,991	0.05%	6,493,059	
昭和7(1932)	馬返・明智平間に鋼索鉄道(ケーブルカー)8月開通	750	900		1,249				2,899	0.04%	6,715,227	
昭和8(1933)	10月8日日光国立公園候補 県下遊覧地施設改善座談会(10/7)	522	720	200	3,349				4,791	0.05%	9,575,179	
昭和9(1934)	●栃木県日光国立公園委員会設置(4月) 3/16 雲仙、霧島、瀬戸内海、国立公園指定 12/4 阿寒、大雪山、日光、中部山岳、阿蘇、国立公園指定	522	720	200	1,849				3,291	0.04%	9,075,446	
昭和10(1935)	●日光国立公園施設計画案(11月) 日光町観光課と栃木県体育協会が第5回冬季オリンピック (1940年開催予定)候補地として会場誘致運動を共同して展開	522	720	200	1,849				3,291	0.05%	6,756,280	
昭和11(1936)	●栃木県観光地経営委員会(11/12)	522	720	500	765				2,507	0.04%	6,956,285	
第Ⅲ期	昭和12(1937)	●栃木県日光国立公園施設経営資金(4/1) →この資金活用し総額3万円で日本湯元スキー場整備 ●霧降高原基本計画	522	720	3,500	755		306,738		312,235	3.86%	8,090,231
	昭和13(1938)	◆日光国立公園、特別地域指定(5/13) ●霧降高原開発計画(3月)	522		3,220	755	2,016	9,000		15,513	0.19%	8,194,670
	昭和14(1939)	千家哲麿、国費支弁の国立公園管理の専門家として 栃木県へ派遣 ◆湯本集団施設地区計画(厚生省体育局) ●霧降高原公園計画方針案(3月) ◆国「日光国立公園一般計画案」 ●栃木県日光観光ホテル開業(7/17)	513		1,750	755	2,016	9,876		14,910	0.20%	7,349,856
	昭和15(1940)	●霧降高原歩道開設(紀元2600年記念事業として) ・帝室林野局が竜頭に山の家を建設(紀元2600年事業として) ・西参道に日光駐車場整備	513		3,988	734	3,779	17,408	160,000	186,422	2.22%	8,380,067
	昭和16(1941)	湯元山の家建設(紀元2600年事業として) 東武鉄道の寄付を受け、国立公園協会が建設し、帝室林野局に 寄付(収容人員100名と大衆的な施設)	513		4,538	100	4,826	20,326	40,000	70,303	0.54%	12,930,995
	昭和17(1942)		513		6,088	100		20,340		27,041	0.18%	14,671,050
	昭和18(1943)		513		5,405	817		17,462		24,197	0.13%	18,721,409
	昭和19(1944)		513		5,676	817		17,452		24,458	0.12%	21,112,000
	昭和20(1945)		513		5,676			17,452	3,792	27,433	0.13%	21,112,000

注)●は栃木県、◆は国の取り組みを示す

表6 観光地整備に関する栃木県予算（実質値）の推移（単位：百万円）

観光地整備の取り組み による時代区分	年	企業物価 戦前基準 指数 (参考 平成20年 :737.5)	主要な取り組み	歳出経常部	歳出臨時部				特別会計			⑧ 観光地 整備の 県予算 合計 (①～⑦の合 計)	⑨ 栃木県 予算
				①	②	③	④	⑤	⑥	⑦			
				史蹟名勝 天然記念 物調査保 存費	国立公 園協会 補助費・ 観光協 会補助	国立公 園(観光 地)事業 費	名勝地 経営資 金支出 (調査 費)	日光国 立公園 施設経 営費	日光観 光ホテ ル建築 費・県 債費	紀元二 千六百 年記念 霧降高 原公園 施設費			
第Ⅱ期	大正2 (1913)	0.469	④下賜金10,000円				0.19				0.19	1,730.43	
	大正3 (1914)	0.618	④下賜金3,000円	1.72			0.20				1.92	1,819.03	
	大正4 (1915)	0.625	④栃木県名勝地経営委員会設立	1.70			0.94				2.63	2,017.93	
	大正5 (1916)	0.756		1.40			0.59				1.99	1,986.82	
	大正6 (1917)	0.951		1.12			0.47				1.58	1,596.89	
	大正7 (1918)	1.246		0.85			0.36				1.21	1,268.73	
	大正8 (1919)	1.526	◆史跡名勝天然記念物保護法制定	0.70			0.29				0.99	1,281.27	
	大正9 (1920)	1.678	◆内務省地理課、名勝地の調査	0.63			1.30				1.93	1,749.34	
	大正10 (1921)	1.296	◆同省衛生局、国立公園の調査	0.82			1.58				2.39	2,769.34	
	大正11 (1922)	1.266		0.84			1.63				2.47	3,374.91	
	大正12 (1923)	1.288		1.15			1.60				2.75	3,379.46	
	大正13 (1924)	1.336	東京アングリング & カントリー倶楽部設立	1.11			1.55				2.65	3,440.67	
	大正14 (1925)	1.305		0.81			0.67				1.48	3,432.77	
	大正15 (1926)	1.157		0.92			0.75				1.67	4,215.03	
	昭和2 (1927)	1.099		0.97			0.79				1.76	4,913.27	
	昭和3 (1928)	1.106		0.96			0.79				1.75	4,638.66	
昭和4 (1929)	1.075	東武鉄道、浅草・日光開通	0.92			0.81				1.73	5,237.05		
第Ⅲ期	昭和5 (1930)	0.885	●栃木県国立公園協会、設立 華嚴滝エレベーター、8月営業開始	0.80			0.98				1.78	5,409.97	
	昭和6 (1931)	0.748	日光町観光課設置	0.85	0.99		1.12				2.95	6,401.91	
	昭和7 (1932)	0.83	馬返・明智平間に鋼索鉄道(ケーブルカー)8月開通	0.67	0.80		1.11				2.58	5,966.84	
	昭和8 (1933)	0.951	10月8日日光国立公園候補 県下遊覧地施設改善座談会(10/7)	0.40	0.56	0.16	2.60				3.72	7,425.55	
	昭和9 (1934)	0.969	●栃木県日光国立公園委員会設置(4月) 3/16 雲仙、霧島、瀬戸内海、国立公園指定 12/4 阿寒、大雪山、日光、中部山岳、阿蘇、国立公園指 定	0.40	0.55	0.15	1.41				2.50	6,907.27	
	昭和10 (1935)	0.994	●日光国立公園施設計画案(11月) 日光町観光課と栃木県体育協会が第5回冬季オリンピッ ク	0.39	0.53	0.15	1.37				2.44	5,012.83	
	昭和11 (1936)	1.036	●栃木県観光地経営委員会(11/12)	0.37	0.51	0.36	0.54				1.78	4,951.99	
	昭和12 (1937)	1.258	●栃木県日光国立公園施設経営資金(4/1) →この資金活用し総額3万円で日本湯元スキー場整備 ●霧降高原基本計画	0.31	0.42	2.05	0.44		179.82		183.05	4,742.88	
	昭和13 (1938)	1.327	◆日光国立公園、特別地域指定(5/13) ●霧降高原開発計画(3月)	0.29		1.79	0.42	1.12	5.00		8.62	4,554.31	
	昭和14 (1939)	1.466	◆千家哲麿、国費支弁の国立公園管理の専 門家として ●栃木県へ派遣 ●湯本集団施設地区計画(厚生省体育局) ●霧降高原公園計画方針案(3月) ●国「日光国立公園一般計画案」 ●栃木県日光観光ホテル開業(7/17)	0.26		0.88	0.38	1.01	4.97		7.50	3,697.49	
	昭和15 (1940)	1.641	・霧降高原歩道開設(紀元2600年記念事業として) ・帝室林野局が竜頭に山の家を建設(紀元2600年事業 として) ・西参道に日光駐車場整備	0.23		1.79	0.33	1.70	7.82	29.50	41.37	3,766.18	
	昭和16 (1941)	1.758	湯元山の家建設(紀元2600年事業として) 東武鉄道の寄付を受け、国立公園協会が建設し、 帝室林野局に寄付(収容人員100名と大衆的な施設)	0.22		1.90	0.04	2.02	8.53	7.38	20.09	5,424.69	
	昭和17 (1942)	1.912		0.20		2.35	0.04		7.85		10.43	5,658.94	
	昭和18 (1943)	2.046		0.18		1.95	0.29		6.29		8.72	6,748.31	
	昭和19 (1944)	2.319		0.16		1.81	0.26		5.55		7.78	6,714.14	
	昭和20 (1945)	3.503		0.11		1.19			3.67	0.70	5.68	4,444.79	

注) ●は栃木県、◆は国の取り組みを示す

(1) 第Ⅱ期：大正2（1913）年から昭和4（1929）年までの特徴

表5より、大正2（1913）年から継続的に支出されているのは、①史蹟名勝天然記念物調査保存費、④名勝地経営資金支出（調査費）であることがわかる。①は社殿保護等を国費で賄う古社寺保存法（後の史蹟名勝天然記念物保存法）に規定された社寺の建築物管理に相当するものと考えられる。一方、④については、栃木県に設置された「名勝地経営委員会」に関連するものであり、日光、塩原地域全体の風致保全、動植物の保護、道路建設の是非の検討、そして遊覧客誘致について調査、検討を行ったものである。この財源は、大正天皇から大正2（1913）年に一万円、翌年に三千円下賜された恩賜金を基にした「名勝地経営資金」

によるものであった。

継続的に支出された費目であるものの、1920（大正9）年に内務省地理課の名勝地調査、翌年、同省衛生局の国立公園の調査実施と軌を一にして栃木県名勝地経営資金に対して県費による補助金が1920年より5年間交付されていることが議会史から把握できる。国の国立公園調査と連動して栃木県が日光国立公園指定に向け重点的に取り組んだことが県予算からも確認でき、国立公園指定に先だった活動が明らかとなった。

また、観光以外の側面も有するため表5に示されていないが、同時代において宇都宮日光線道路拡張費（大正15（1926）～昭和3（1928）年）が計上されている。大正15（1926）年県会の宇都宮日光線道路拡張費の継続年期及支出方法に関する答弁では、「幅員四間のところ、中央に日光電気軌道の軌道が敷設されている。遊覧客多く、最近は自動車一般在に利用されるように及び、雑踏を極めて交通上危険を感じ、又不便を感ずる事が多大」であると理由が述べられ、総額680,250円のうち、220,750円が日光町からの三カ年にわたる寄付金によって賄われた。これより自動車交通の需要の増加に対応して地元の町、県が道路整備に取り組んでいたことが考えられる。また、大正14（1925）年には、現在のいろは坂の道路が自動車通行可能にするための改修も行われ³¹⁾、大正期末頃から昭和初期にかけて域内道路の利便性が向上された。

（2）第Ⅲ期：昭和5（1930）年から昭和20（1945）年までの特徴

昭和6（1931）年以降、表5に示す費目①、④に加えた費目の広がりが見られるが、これは国における国際観光局設置と軌を一にしている。昭和5（1930）年の鉄道省国際観光局設置により国の外客誘致策は強化され、内務省管轄の国立公園設置は国民の休養、保養、教化を目的としていたが、当時、外客誘致に携わる組織（国際観光局側）からも期待が寄せられていた取り組みであった。栃木県国立公園協会の設立は昭和5（1930）年であるが、表5中②国立公園補助費等に示すように、組織設立翌年の昭和6（1931）年より予算計上が始まった。予算内訳から、日光の宣伝紹介および調査や登山道、休憩所および山小屋などの施設整備が事業内容であり、観光による地域振興、経済活性化への地元の期待を背景とした協会と考えられる。なお、国立公園指定の翌年昭和10（1935）年および昭和11（1936）年には、栃木県国立公園協会に代わって、栃木県観光協会への補助金が各年720円計上されている。

さらに、表5中、③に示す「国立公園事業費」があるが、これは国立公園設立に関連した予算を集約したものである。栃木県日光国立公園委員会に関連した「国立公園調査及保存費」（昭和8（1933）～昭和10（1935）年）が200円であった予算は、栃木県観光地経営委員会への改変と同時に「観光地計画委員会費」への変更されている。そして翌年昭和12（1937）年には費目名も「観光地調査費」として3,500円（前年比7倍）に増額された。その後は「観光事業振興費」と費目名を変えながら増額される。昭和14（1939）年には霧降高原公園計画方針案が決定されるが、翌年からは高原歩道など個別施設の建設が進むなど計画が

実現に至る段階に大きく変化している。

このような計画の策定から、実際の事業実施への移行は、表5中、⑤、⑥、⑦でも把握することができる。⑤は日光国立公園施設経営資金の創設による「日光国立公園施設経営費」であり、これにより湯元スキー場が建設された。また、⑥「日光観光ホテル建築費」、⑦「紀元二千六百年記念霧降高原公園施設費」の予算計上が始まったことが把握できた。

昭和12（1937）年と昭和15（1940）年の観光地整備に関する予算額は県予算のそれぞれ3.86%、2.22%となり、県を挙げた大きな取り組みであったことがわかる。また、算出された実質値を示した表6で確認をすると、昭和11（1936）年までの平均が約204万円であるのに対し、それ以降は約3258万円となっており、日光観光ホテル建築費や紀元二千六百年記念霧降高原公園施設費がその多くを占めていることがわかる。このように実質値においても観光地整備に対する支出の増加がわかり、国際観光局によるホテル整備の推進、戦時色が高まる中で国威発揚、体力増進を反映させた事業が積極的に推進されたと考えられる。

（3）日光観光ホテルに関する県議会審議記録の記述

表5中、⑥に示す栃木県営の日光観光ホテルは、国際観光局や大蔵省など国の政策と密接に関連した事業と考えられるため、その審議過程に特に着目する。昭和9（1934）年、日光国立公園が指定された年の通常県会の答弁で「国際観光ホテルの如きものが出来るということは県としても大いに喜んでいる³²⁾」との見解を示していることからわかるように、県は国立公園施設整備のなかでホテルの必要性を認識し、当初よりホテル建設への期待を持っていたことが推察できる。ところが、翌年昭和10（1935）年の県会答弁をみると、県はホテル建設に必要な融資が受けられない状況に変わってしまったことを次のように説明している。

「国立公園の計画については、（中略）国に於いて根本の方針を決定するが、県としても予算の関係は別として、一つのプランを持つ必要があるように考えている。観光ホテルは御案内の如く、鉄道省において扱う低利質金の転貸により、施設せしめんとする計画があったが、資金の関係上融通を受けることができなかった。今後なお鉄道省方面と連絡をとることは勿論であるが、出来得るなら、国立公園としての計画の中に包含せしめて、観光ホテルの問題も考えて行きたい³³⁾」（下線筆者）

つまり、観光ホテル建設のための低利融資の申請をしているが国の判断により、融資が保留された経緯があったことがわかる。翌年昭和11（1936）年県会の答弁では「オリンピックの準備として政府の観光客の研究の結果、先ず日光国立公園、第二に富士国立公園、この二つに対して、外人誘致策としてのホテルに対する資金の融通を第一順位に考えているとのことである。丁度栃木県でも国立公園の充実並に二千六百年を控えての施設として、観光ホテル計画を持っていた際とし、渡りに船とこの計画が出来た次第である。外人の日光に参る者は昭和七年三千二百九十九人、昭和十年には倍増して六千七百十三人になっている³⁴⁾」（下線筆者）と述べている。こうして栃木県営日光観光ホテルは、昭和12（1937）年に低利融資

が決定し、昭和15（1940）年7月に開業という経緯が確認された。

（４）まとめ

大正2（1913）年から昭和4（1929）年までの第Ⅱ期を対象とした分析では、前章までの分析と異なる実態を把握することができた。すなわち、大正時代には「経営」の視点を入れた観光地整備が模索され、大正4（1915）年名勝地経営委員会が設立されて以降、組織の設立等の活動はみられなかったものの、県の予算に着目することによって、国立公園指定にむけた調査が進められており、また観光振興に欠かせない道路整備が精力的に進められ、交通環境整備の充実がはかられていたことが明らかとなった。

次に、昭和5（1930）年以降の第Ⅲ期は、日光国立公園指定にあわせた観光地整備の進展が大きく進んだ時期であり、日光国立公園の指定に伴う公園計画書³⁵⁾によって、保護と利用が明確になったと考えることができる。計画書によると、保護では特別地域の指定が戦場ヶ原及び鬼怒沼、男体山等の奥日光の主要な山岳、さらには人文景観が見られる二社一寺周辺でなされた。一方、利用面では、奥日光における国民の保健休養教化を目的として、日光片品線（国道120号）、足尾清滝線（国道122号）等をはじめ、運輸施設（係留施設）として菖蒲ヶ浜、千手ヶ浜、二荒山栈橋が昭和15（1940）年に計画決定されている。

ここで、国と地方の役割について考えると、事業執行主体について国立公園法では、「第4条 国立公園事業は行政官庁之を執行す 主務大臣特別の事由ありと認むるときは公共団体をして国立公園事業の一部を執行せしむることを得」とあり、その費用については「第5条 国立公園事業の執行に要する費用は行政官庁之を執行する場合に在りては国庫、公共団体をして之を執行せしむる場合に在りてはその公共団体の（中略）負担とす。」と記されている。従って、国の決定以外の範囲、事業については県が独自に計画立案・予算獲得を行う必要がある。

このような状況の中で、湯元、中宮祠、霧降の3箇所を限って集中的整備を行っているのが特徴と考えられる。すなわち、湯元における湯元スキー場の建設、中宮祠における日光観光ホテルの建設、霧降における高原公園計画方針案の策定とその事業化（高原歩道など個別施設の建設等）であり、保護と反しない利用を検討していること、観光行動を行う上で欠かすことのできない施設の建設を行いながら整備を推進していることが考察できる。

また、県予算全体に占める観光予算の割合（表5、⑨）に着目すると、大正初期において0.1%前後であった割合が昭和11（1936）年にかけて逡減していることがわかる。しかしながら、それ以降、栃木県日光国立公園施設経営資金が設けられ、霧降高原基本計画の策定や日光観光ホテル開業と関連して増加していることがわかる。これより、県において観光地整備の比重が高まり、観光の位置づけが大きくなったと考えることができる。

6章 結論

本論文では、戦前期を中心とする第二次世界大戦までの日光町を対象として、地方自治体である町、県が観光地整備にどのように取り組んだのか、実施主体、取り組み、意図・ねらい、社会背景を明らかにすることを目的とし、文献調査および栃木県議会データより県予算データ、審議記録の分析により、以下のことが明らかとなった。

明治期では町および町に基盤を置く団体や企業による取り組みが多く、民間主体で地域資源保存に取り組まれた時代がみられたが、大正期以降は県による観光地整備に関する継続的な取り組みが行われ、県による調査や開発計画立案及び県を主体とした国、町と連携した開発プロジェクト実施に取り組まれた時代に分けられた。

さらに、県議会史データを用いて、県議会における審議、予算の実態から観光地整備の詳細について把握を行った。その結果、県の観光地整備に関する継続的な予算計上は大正2(1913)年から始まっていた。予算細目の変化に着目したところ、大正期には主に調査費が計上され整備実施に対する前段階の取り組みがなされていた。昭和期に入ると、日光国立公園指定に向けた組織の設置に伴い、宣伝紹介や具体的施設整備を目的とした団体への補助金の交付が開始され、指定後は、霧降高原開発計画、日光観光ホテル建設計画など施設整備計画へ県が直接関与する段階を経て、それらの整備事業名を冠した特別会計が生まれ、県費による整備実施に至る段階へ推移していた。

こうした様々な取り組みの積み重ねは、第二次世界大戦によって中断されたものの、終戦の年の12月に早くも栃木県が観光を県の産業としての育成に着手する下地を作ることになった³⁶⁾と考えられる。

以上の分析は、日光町に着目したものであり、その近代化前の成り立ちが幕府の神領³⁷⁾だったことから、地域文化資源の保護、観光振興等に対する住民の意識^{注4)}の高さを考慮する必要がある。これらを踏まえ、現在、観光振興に取り組む地方自治体への視座として下記のものと考えられる。

第1点目は、観光振興において中心となる観光資源の明確化とその整備が第一義的に重要と考えられることである。日光においては二社一寺の保全が明治初期に重要な課題となり、国の支援体制が充実していない中で、民間レベルの保護体制が確立した。したがって地域の核となる観光対象を明確に設定するとともに、その整備が重要と考えられる。さらに大正期以降は経営の観点も包含され、保護と利用を両立しながら観光地整備が推進されている点は、観光振興における考え方、コンセプトの今日的課題に重要な示唆をあたえるといえる。

第2点目は、観光利用者の視点に立った観光地整備施策を推進することが挙げられる。特に日光国立公園指定に際して、観光資源の保護の後、利用者にとって不可欠な道路、園地の整備が行われ、その後いくつかの地域を設定しながらホテル、高原公園、スキー場の整備を行っている。このように観光者の利用に不可欠なインフラ整備をはじめに行いながら、集団

施設地区を指定し、保存地区等の保護を主眼とする地区との区分けをしていることは、保護と利用の両立という観点で注目に値する。

第3点目は、地域の主体的な取り組みである。国の観光地整備のための制度整備が進まない中で、そのために必要不可欠な提言を行い、観光地整備の計画を独自に、かつ早期に作成している点が挙げられる。具体的には、日光町においては、社寺等の地域文化資源の保護に対する国の制度が未整備な段階に、民間団体の保晃会が創設され独自の取り組みが始まり、また、より面的な観光地整備の点では、国立公園設置の請願とそれに続く指定後の施設計画の立案などがみられた。このような主体的取り組みは、事業の実現に対して大きな効果を与えと考えられる。

また、この3点に共通するものとして、官民の効率的な連携・役割分担の検討の必要性や観光地整備の主体としての地元民意の醸成の重要性が挙げられる。

最後に第4点目は、社会・経済情勢の考慮が上げられる。明治末後期から大正期にかけて、経済成長にともない観光旅行が容易に実現可能になるとともに、鉄道の整備により広範囲への到達可能性が容易になった。また、産業の近代化が進むにつれて名勝保護の気運が高まり、それを反映した国立公園設立請願運動が広く生起した。これらは、所得向上による観光実施条件が整いつつある中で、良い風景を保護したいという観光資源保護に対する世論の盛り上がりとも考えることができる。このような国民の関心の高まりとともに、日本旅行協会による観光教育の実践など、国民を巻き込んだ取り組みがなされており、国民、政府が一体となった観光振興への環境作りが必要不可欠と考えられる。特に近年は、余暇活動が多様になり、観光の相対的な地盤沈下が指摘されている。このような中で、観光振興や観光資源保護の意義を今一度見直しながら「観光」世論に対する国民的議論の喚起、合意形成が重要であり、それらに対して観光地からの情報発信、問題提起が重要と考えられる。

これら述べてきた点を反映させるとともに、地域が主体となり創意工夫のある取り組みを継続的に行いながら観光振興を実現することによって、国民をはじめとする観光者、需要を受け止める観光地、両者にとって大きな効果がもたらされるといえよう。

今後の課題として、本研究で対象としなかった現代の国際観光政策の中での地方自治体と中央政府の関係性についての分析が挙げられる。

謝辞

本論文の執筆にあたり、栃木県庁で日光国立公園の業務に長年従事された手嶋潤一氏より、日光の風景地計画全般に関する研究成果や国立公園制度について多大なご教示をいただきました。また、東洋大学大学院国際地域学研究科太田勝敏教授、古屋秀樹教授から多くのご指摘をいただきました。さらに、本稿を査読いただき、有益なご指摘を査読者よりいただきました。ここに記して深謝の意を表します。

注釈

^{注1)}日光鉄道は、日本鉄道の大宮・宇都宮間が明治18（1885）年7月に開業した2年後に発起をみた。鹿沼宿の加藤国蔵ほか33名（日光町の戸長を含む上都賀郡有志）が発起人となり、明治19（1886）年「宇都宮ヨリ今市宿マデ汽車小鉄道敷設願」を栃木県令に提出した。この小鉄道は、日光への来遊者約5万人余人の便、及び木材・薪炭・銀・銅などの輸送を目的に企図され、発起人の多くは保見会に関係していた。工事については当初から鉄道局（国）への依頼を見込んでいたところ、国は日本鉄道への付託を奨め、日本鉄道同様の鉄道へ切りかえることとし、日本鉄道の支線として事業一切が委託され敷設が始まり、明治23年（1890）年8月営業開始をみた。宇都宮・日光間に、上り・下り各4往復、所要時間約1時間35分の列車が運行された³⁸⁾。

^{注2)}日光電気軌道株式会社は、足尾銅山の重役、近藤陸三郎の発案により、足尾銅山が株式の半数以上、300株を町に寄付し、他は一般町民からの募金によって設立された³⁹⁾。明治43（1910）年7月に軌道敷設工事は竣工し、従来の精銅所の荷物の運搬に使われていた牛車軌道が廃止され、市街電車となった。明治43（1910）年に日光駅前から岩ノ鼻が開通し、大正2（1913）年に、奥日光へ続くいろは坂の起点である馬返まで延長された。1日24往復・30分間隔で発車し、所要時間は岩ノ鼻行き（下り）が約43分、日光駅行き（上り）が約34分であった。営業初年度は、40人乗り客車を5台、4トン積み貨車9台を配備し、1日平均約450人の乗客と約180トンの貨物を輸送した。昭和43（1968）年に廃止された⁴⁰⁾。

^{注3)}日光山電気軌道株式会社は、日光町大字大平と奥日光の湯元を結ぶ約12.87キロメートルの電気軽便鉄道の敷設を目的として明治45（1912）年4月に創立された。翌年、大正2（1913）年12月、いろは坂の起点、馬返と奥日光の中心である中宮祠間の軽便鉄道敷設免許状を得たが、指定の期限内に工事施行申請を行わなかったため、大正4（1915）年3月、免許状が失効した。その間、大正2（1914）年6月馬返・足尾間に鉄道を建設しようという晃尾電気鉄道が、免許の出願を行っており、日光山電気鉄道は晃尾電気鉄道が免許を得たら、両者が合併し、日光山電気鉄道の名目で新会社を創立しようという決定を行っていた。この決定は大正2（1913）年6月2日になされ、同年12月13日、同社は政府に対し、工事施行延期申請書を提出したが、申請は却下された。この理由として、日光・塩原の総合的な観光開発事業を実施しようという目的で、東京の大企業経営者たちが発起した晃塩鉄道敷設計画が提出されていたことが挙げられる。栃木県当局もこれを支持し、鉄道当局（国）は、このような大規模な計画がある以上、日光山鉄道などの計画は、この際不許可にするという方針をとった⁴¹⁾。

^{注4)}日光町における観光地整備に関わる意見として、大正3（1914）年に林学博士の本多静六がまとめた「日光山水風景利用策」や東京大学植物園長理学博士松村任三によるものがある⁴²⁾。前者は、東照宮依頼による神苑の設計を受けて提案された利用策で、山内の自動車道及び奥日光の華嚴の滝に至る車道の提案、娯楽施設の配置などが盛り込まれていたのに対して、後者は、自然保護の観点から、特に神苑と自動車道の計画に反対の立場をとった。

参考文献

- ¹⁾ 野瀬元子、古屋秀樹、太田勝敏：戦前における日本の国際観光政策に関する基礎的分析、第40回土木計画学研究・講演集（CD-ROM）、2009. 11
- ²⁾ 内閣総理大臣官房審議室編：観光行政百年と観光政策審議会三十年の歩み、ぎょうせい、1980
- ³⁾ 日本交通公社：日本交通公社七十年史、1982

- ⁴⁾ 十代田朗、品川茂生、稲葉克己：日本の国際観光政策に関する史的研究—開国（1859年）から大阪万博（1970年）までの展開過程—、観光に関する学術研究論文入選論文集、アジア太平洋観光交流センター、1998
- ⁵⁾ 前掲1
- ⁶⁾ 鉄道省国際観光局：観光、Vol. 8、No. 2、1937
- ⁷⁾ 吉村巖：景勝地経営と観光事業、文書堂、1935
- ⁸⁾ 中尾清：自治体の観光政策と地域活性化、イマジン出版、p. 138-153、2008
- ⁹⁾ 砂本文彦：近代日本の国際リゾート—一九三〇年代の国際観光ホテルを中心に、青弓社、2008
- ¹⁰⁾ 永嶋正信：日光地域の野外レクリエーション利用の変遷に関する研究、東京農業大学出版会、1989
- ¹¹⁾ 丸山宏：近代日本公園史の研究、思文閣出版、1994
- ¹²⁾ 村串仁三郎：国立公園成立史の研究—開発と自然保護の確執を中心に—、法政大学出版局、2005
- ¹³⁾ 手嶋潤一：日光の風景地計画とその変遷、随想舎、2006
- ¹⁴⁾ 野瀬元子：日光、箱根を対象とした観光地形成過程についての考察—観光資源、交通環境と初期段階の外国人利用の差異に着目して—、東洋大学大学院紀要45集、pp. 31-56、2008
- ¹⁵⁾ 井上万寿蔵：観光経済の書、鷗居堂書房、1947（大蔵省、内務省、国際観光局各調査）
- ¹⁶⁾ 山下重民編：日光大観、東陽堂、1912（「風俗画報」臨時増刊、第436号）
- ¹⁷⁾ 栃木県：栃木県統計書、1893-1937（各年）
- ¹⁸⁾ 栃木県：栃木県累年統計書、p. 4、1984
- ¹⁹⁾ 日光市史編纂委員会：日光市史、1979
- ²⁰⁾ 栃木県史編さん委員会編：栃木県史、1973
- ²¹⁾ 日光市史編纂委員会：日光市史 資料編 下巻、p. 627、1979
- ²²⁾ 前掲18（p. 612）
- ²³⁾ 渋沢青淵記念財団竜門社：渋沢栄一伝記資料、第八巻、渋沢栄一伝記資料刊行会、1956、p. 639
- ²⁴⁾ 国土交通省関東地方整備局：日光災害年表、国土交通省HP（<http://www.ktr.mlit.go.jp/nikko/sss/shiwa/saigai/nenpyo.htm>）
- ²⁵⁾ 前掲18（pp. 479-480（日光町：日光山ヲ帝国公園ト為スノ請願、1911））
- ²⁶⁾ 前掲13（p. 161）
- ²⁷⁾ 下野新聞、1935年11月23日
- ²⁸⁾ 手嶋潤一：太平洋戦争前後の日光国立公園（特集 時代の中の国立公園）、国立公園、No. 641、国立公園協会、p. 10、2006
- ²⁹⁾ 栃木県：栃木県議会史、1987
- ³⁰⁾ 日本銀行調査統計局：企業物価戦前指数、日銀HP（http://www.boj.or.jp/type/stat/boj_stat/cgpi/index.htm）
- ³¹⁾ 前掲19（p. 614）
- ³²⁾ 栃木県：栃木県議会史 第四巻、p. 591、1989
- ³³⁾ 前掲29（第四巻、p. 707）
- ³⁴⁾ 前掲29（第四巻、p. 791）
- ³⁵⁾ 環境省：日光国立公園計画書、環境省HP（<http://www.env.go.jp/park/nikko/intro/>）
- ³⁶⁾ 栃木県：栃木県政史、p. 709、1956
- ³⁷⁾ 田中正大：日本の自然公園—自然保護と風景保護—、相模書房、1981

³⁸⁾ 前掲20 (pp. 782-783)

³⁹⁾ 金谷真一：ホテルと共に七拾五年、1954

⁴⁰⁾ 前掲19 (p. 614)

⁴¹⁾ 前掲19 (pp. 657-661)

⁴²⁾ 前掲13 (pp. 89-92)

A Study of the Tourist Destination Development in Nikko Town in the Prewar Period

NOSE, Motoko

Key Words:

Nikko Town, Tochigi Prefecture, tourist destination development, National Park, budget

Abstract:

Tourism promotion is a key issue for many local governments in Japan. The purpose of this paper is to clarify the tourist destination development and planning in Nikko Town in the prewar period.

To analyze the background, data and literature regarding the number of the arriving passengers at Nikko Station were collected, as well as plans and projects of tourist facilities. As a result, the three periods were identified from the viewpoint of the major actors and the phase of the development. In Meiji Era, Nikko Town as well as the organizations and the enterprises based in the town were mainly responsible, causing this first period to be labeled the private sector-dominated period in the preservation of local tourism resources. In Taisho Era and after that, Tochigi Prefecture assumed the responsibility for the tourist destination development, which can be divided into two periods; the second period where survey and design were undertaken by the prefecture and the third period being implementation of the development projects by the prefecture with a collaboration of the central government and the town.

Further, data analysis of the annals of the prefectural assembly, especially on the deliberations and the prefectural budget, shows that its continuous budgeting of tourist destination development started in the year 1913 (Taisho 2). The changes in the categories of the budget reflect that the survey expenses were earmarked in the Taisho Era, which is considered the preliminary approach for the implementation of the tourist destination development. In Showa Era, in accordance with the establishment of the organizations for the designation of Nikko National Park, the prefecture started to deliver the subsidies to the organizations aimed at advertising and preparing the facilities. After

its designation, it directly planned and constructed the facilities such as in the Kirifuri Highland Development Project and the project of 'Nikko Kanko Hotel'. A subsequent phase budgeted the special accounts that bear the name of each project.

The analysis found that Tochigi prefecture played a continuous role from Taisho period and it showed the managerial interest in the tourist destination development. Its plans started to be embodied and its projects were broadened by first constructing the transport infrastructure and the facilities for the tourists.